Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

BLAD GEMEENSCHAPPELIJKE REGELING

Nr. 405
3 december 2015

Officiële uitgave van gemeenschappelijke regeling
Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond.

Brancherichtlijn Optische en Geluidssignalen Veiligheidsregio

VEILIGHEIDSREGIO ROTTERDAM-RIJNMOND

1. Inleiding

Het gebruik van optische en geluidssignalen is gebaseerd op artikel 29 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV) uit 1990. Dit artikel bepaalt dat bestuurders van motorvoertuigen ten dienste van politie en brandweer, diensten voor spoedeisende medische hulpverlening en motorvoertuigen van andere door de Minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen hulpverleningsdiensten, optische en geluidssignalen mogen voeren om kenbaar te maken dat zij een dringende taak vervullen. Ingevolge artikel 91 van het RVV 1990 mogen bestuurders van deze ‘voorrangsvoertuigen’ afwijken van de voorschriften van dit RVV, voor zover de uitoefening van hun taak dit vereist.

In de Regeling optische en geluidssignalen 2009 (hierna te noemen de Regeling) is het overzicht van aangewezen hulpverleningsdiensten in 2015 geactualiseerd en zijn de regels met betrekking tot het gebruik van optische en geluidssignalen nader uitgewerkt.

De Brancherichtlijn optische en geluidssignalen Veiligheidsregio is gebaseerd op artikel 3 van de Regeling en biedt werkgevers een handreiking bij het op verantwoorde wijze toepassen van de actuele regelgeving inzake het gebruik van de optische en geluidssignalen.

De Brancherichtlijn is richtinggevend voor bestuurders van voorrangsvoertuigen die worden ingezet ten behoeve van de Veiligheidsregio. Dit houdt in dat in overeenstemming met deze Brancherichtlijn dient te worden gehandeld.

Bij het gebruik van optische en geluidssignalen blijft de bestuurder van een voorrangsvoertuig steeds strafrechtelijk verantwoordelijk. Het gebruik van optische en geluidssignalen rechtvaardigt niet dat het overige verkeer in gevaar wordt of kan worden gebracht (artikel 5 Wegenverkeerswet, 1994). Dit houdt in dat wanneer een verkeersongeval heeft plaatsgevonden, waarbij een motorvoertuig is betrokken dat optische en geluidssignalen voerde, een (strafrechtelijk) onderzoek zal plaatsvinden naar de toedracht van het ongeval. De in de Brancherichtlijn neergelegde uitgangspunten zullen in dit onderzoek worden meegewogen. Het Openbaar Ministerie zal in dergelijke gevallen eveneens rekening houden met het feit dat de betrokken chauffeur de maatschappij – onder druk van grote spoed – als hulpverlener ten dienste was.

Vanzelfsprekend zal tot strafrechtelijke vervolging worden overgegaan wanneer de chauffeur gezien de gegeven situatie een ontoelaatbare mate van gevaar heeft doen ontstaan en er sprake is van een ernstige overtreding van de verkeerswetgeving.

2. Wet- en regelgeving

De Regeling optische en geluidssignalen 2009 is gebaseerd op de artikelen 13, tweede lid, 22, 26 en 71 van de Wegenverkeerswet 1994. Tevens wordt in deze regeling het begrip ‘dringende taak’ uit het eerste lid van artikel 29 RVV 1990 uitgelegd en zijn de in het derde lid genoemde voorschriften, betreffende het blauwe zwaai- flits- of knipperlicht opgenomen eisen uitgewerkt. Voorts is het voeren van het in artikel 30 RVV 1990 genoemde groene of gele zwaai- flits- of knipperlicht nader uitgewerkt in deze regeling. Tot slot is in artikel 3 van deze regeling bepaald dat er een brancherichtlijn moet zijn opgesteld.

Artikel 29 RVV 1990 komt er op neer dat bestuurders van motorvoertuigen in gebruik bij politie, brandweer, diensten voor spoedeisende medische hulpverlening en andere door de minister aangewezen hulpverleningsdiensten een blauw zwaai-, flits- of knipperlicht en een tweetonige hoorn mogen voeren om kenbaar te maken dat zij een dringende taak vervullen. Deze optische en geluidssignalen moeten nadrukkelijk worden onderscheiden van andere signalen.

Wanneer een motorvoertuig optische en geluidssignalen gebruikt, wordt het automatisch een voorrangsvoertuig. Bestuurders van voorrangsvoertuigen, zoals gedefinieerd in artikel 1 van het RVV 1990 hebben op basis van artikel 91 van datzelfde reglement de bevoegdheid af te wijken van alle voorschriften van het RVV 1990 voor zover de uitoefening van hun taak dit vereist. Daarbij mag echter het verkeer niet in gevaar worden gebracht of onnodig worden gehinderd (artikel 5 WVW 1994).

Volgens artikel 50 RVV 1990 moeten weggebruikers bestuurders van een voorrangsvoertuig voor laten gaan. Dit houdt tevens in dat indien slechts één van beide signalen gebruikt wordt, geen sprake is van

een voorrangsvoertuig en de bestuurder van een dergelijk voertuig zich aan de normale voorrangsregels moet houden.

In artikel 30 RVV 1990 wordt de basis gelegd voor het voeren van een ander bijzonder signaal, te weten het geel of groen zwaai-, flits- of knipperlicht. Ten aanzien van het gele licht gaat het om waarschuwingen aan medeweggebruikers dat hinder mogelijk is (zie artikel 30 RVV 1990, jo. 6 Regeling optische en geluidssignalen). In artikel 5, derde lid van de regeling is bepaald dat het groene zwaai-, flits- of knipperlicht uitsluitend gebruikt mag worden om het voertuig van de hoogst betrokken leidinggevende aan te geven.

In de Regeling optische en geluidssignalen 2009 zijn de voorwaarden neergelegd waaronder het gebruik van optische en geluidssignalen zijn toegestaan. Ook de aanwijzing van de andere (hulpverlenings)diensten die gebruik mogen maken van de bijzondere signalen en de technische eisen gesteld aan de bijzondere signalen zijn neergelegd in die regeling.

3. Toepassingsbereik:

De brancherichtlijn is van toepassing op bestuurders van motorvoertuigen ten dienste van de Veiligheidsregio die in de uitoefening van hun functie, in opdracht van de Gemeenschappelijke meldkamer, toestemming hebben om gebruik te maken van optische en geluidssignalen. Het betreft hier uitsluitend de in de groene huisstijl uitgeruste voertuigen.

4. De omschrijving van de 'dringende taak'

In artikel 2 van de Regeling optische- en geluidssignalen 2009 is de volgende multidisciplinaire omschrijving van het begrip 'dringende taak' opgenomen:
1. Een voor de mens levensbedreigende situatie die directe hulp van hulpverleningsdiensten vergt;
2. Het voorkomen van een voor de mens levensbedreigende situatie of een situatie waarin ernstige schade aan gebouwen of goederen ontstaat;
3. Een ernstige verstoring van de openbare orde, waarvoor een directe en snelle inzet noodzakelijk is.

Onder dringende taak wordt voor de veiligheidsregio daarnaast in ieder geval verstaan:
- een uitruk in het kader van de multidisciplinaire Gecoördineerde Regionale Incidentbestrijdings Procedure (GRIP);
- een uitruk als ondersteuning op aanvraag van een van de andere hulpverleningsdiensten, bijvoorbeeld als verbindings- of commandopost op te treden;
- een situatie waarin wordt voldaan aan de criteria voor grootschalige alarmering als bedoeld in artikel 2.2.3 van het Besluit veiligheidsregio's.

5. Prioritering meldingen:

De Veiligheidsregio kent een aantal prioriteiten die door de centralist Gemeenschappelijke Meldkamer kunnen worden toegekend aan een melding. Het vraagstuk of een melding of een opdracht past binnen het concept dringende taak bepaalt of hij mag besluiten tot het verlenen van toestemming.

De centralist kan te allen tijde de aan de melding toegekende prioriteit wijzigen.

• Prioriteit 1 Melding waarvan de centralist van de meldkamer vindt dat de noodzaak aanwezig is om snel ter plaatse te zijn. Er is daarbij sprake van een dringende taak zoals hierboven omschreven. Deze prioriteit is daarmee de enige soort die ertoe kan leiden dat met optische en geluidssignalen gereden kan worden.

• Prioriteit 2 Melding waarvan de noodzaak om ter plaatse te gaan aanwezig is, maar waarbij niet direct sprake is van een dringende taak.
De bestuurder van het voertuig kan op grond van de verkeerssituatie en/of escalatie van het incident aan de meldkamer toestemming vragen op te schalen naar een prioriteit 1 uitruk.

• Prioriteit 3 Melding waarbij niet direct de noodzaak om ter plaatse te gaan aanwezig is.

6. Toestemming en voeren optische en geluidssignalen

Het gebruik van de signalen is uitsluitend toegestaan na toestemming van de centralist van de meldkamer. Deze verleent slechts toestemming indien er sprake is van een dringende taak. De verleende toestemming wordt geregistreerd.

De centralist van de meldkamer wijst, indien hij dit nodig acht, bij het verlenen van toestemming tot het gebruik van optische en geluidssignalen de bestuurder van het voorrangsvoertuig op het belang van eigen en andermans veiligheid.

Het verlenen van toestemming tot het voeren van de optische en geluidssignalen gebeurt afzonderlijk van de prioritering van de melding. Dat kan betekenen dat, ondanks dat er sprake is van een 'prioriteit 1-melding', de meldkamer toch besluit om geen toestemming te verlenen aan het gebruik van optische en geluidssignalen.

De bestuurder beslist zelf of hij gebruikmaakt van de verkregen toestemming tot het voeren van optische en geluidssignalen. Daarbij weegt hij nogmaals de situatie en omstandigheden.

Indien hij gebruikmaakt van de optische en geluidssignalen voert hij deze in principe gedurende de hele rit. Mocht de bestuurder besluiten dat het gebruik van optische en geluidssignalen niet meer op zijn plaats is, dan vervolgt hij de rest van de rit zonder de status van voorrangsvoertuig. Hij meldt dit aan de meldkamer. Het voortdurend aan- en uitzetten van de signalen wordt onwenselijk geacht.

7. Het gebruik van overige signalen

In artikel 5 van de Regeling is nader uitgewerkt waaraan de signaalverlichting en de hoorn dienen te voldoen. De hoofdlijnen zijn:
* Een voertuig dat zich als voorrangsvoertuig door het verkeer mag begeven dient te zijn voorzien van gecertificeerde blauwe signaalverlichting.
* De verplichte gele signaalverlichting, wordt gebruikt als obstakelverlichting tijdens hulpverlening langs de weg.
* Het voertuig mag worden uitgerust met één groen licht. Dit licht mag alleen in stilstand worden gevoerd, om het voertuig van de hoogst leidinggevende binnen de kolom aan te geven, op het ongevals- of rampterrein.
* Er wordt een hoorn gebruikt die achtereenvolgens twee tonen aangeeft. De geluidssterkte is maximaal 125 dB(A) en minimaal 100 dB(A) bij nacht en 110 dB(A) overdag.

8. Gedragscode bestuurder van voertuigen

Motorvoertuigen met optische en geluidssignalen verstoren het normale verkeersbeeld; niet alleen door geluid en licht, maar ook door een ander rijgedrag (van zowel bestuurders van voorrangsvoertuigen als hierop reagerende overige weggebruikers). De bestuurder van een voorrangsvoertuig dient zich dus bewust te zijn van het feit dat de reactie van overige weggebruikers een onvoorspelbare factor is.

Voorspelbaar gedrag van bestuurders van voorrangsvoertuigen komt de verkeersveiligheid ten goede. Een dergelijke situatie kan gecreëerd worden door een gezamenlijke - en ook voor de buitenwacht herkenbare - gedragscode af te spreken over veelvoorkomende en tevens gevaarlijke situaties.

Algemeen
Het afwijken van algemeen geldende verkeersregels en gedragsnormen gebeurt restrictief en alleen indien daartoe voldoende noodzaak bestaat. Hierbij maakt de bestuurder een afweging tussen te nemen risico en het beoogde doel.
Het in- en uit schakelen van de optische en/of geluidssignalen dient op zodanige wijze te geschieden dat dit geen onvoorziene schrikreacties geeft bij de overige weggebruikers. Zeker moet worden voorkomen dat dit in- of uitschakelen gebeurd vlak voor of op een kruisingsvlak.
De bestuurder van een voorrangsvoertuig dient zich bewust te zijn van zijn bijzondere positie en verantwoordelijkheden. De optische en geluidssignalen worden gebruikt als vraag om medewerking van andere weggebruikers en niet als breekijzer. De bestuurder moet zich rekenschap geven van de mogelijkheid dat andere weggebruikers hem niet horen en/of zien, dan wel zijn richting en/of snelheid niet goed kunnen inschatten. Dit betekent dat er rekening gehouden dient te worden met onvoorziene of onberekenbare reacties van andere weggebruikers. Het algehele rijgedrag van de bestuurder van het voorrangsvoertuig dient beheerst te zijn.

Kruispunten
Het naderen en oversteken van kruispunten gebeurt met aangepaste snelheid. Bij het oprijden van het kruisingsvlak dient de bestuurder van het voorrangsvoertuig ervan uit te gaan dat andere weggebruikers hem niet hebben opgemerkt en hem dus mogelijk niet voor laten gaan. Daarom wordt zo nodig gestopt.

Rood licht
Het negeren van een rood verkeerslicht gebeurt met een snelheid van maximaal 20 kilometer per uur. Bij bruggen en spoorwegovergangen wordt het rode licht niet genegeerd en mag niet worden doorgereden.

Vluchtstrook
Een vluchtstrook wordt bereden met een snelheid van maximaal 20 km per uur boven de snelheid van het verkeer op de rijbaan, met een snelheid van maximaal 80 km per uur.
Wanneer de snelheid van het andere verkeer lager is dan 30 km per uur, mag op de vluchtstrook maximaal 50 km per uur worden gereden.

Maximumsnelheid
Met voertuigen waarvoor rijbewijs A, B en C1 noodzakelijk is, wordt de rijbaan bereden met een snelheid van maximaal 40 km per uur boven de ter plaatse geldende maximumsnelheid.
Voor voertuigen waarvoor een rijbewijs C en CE (vrachtwagens) of D, D1, D1E en DE (bussen) noodzakelijk is, geldt dat de gereden snelheid maximaal 20 km per uur boven de ter plaatse geldende maximumsnelheid mag zijn.
Op woonerven wordt stapvoets gereden.

Tegen het verkeer inrijden
Dit is slechts toegestaan als er sprake is van een significante tijdwinst en er met een snelheid wordt gereden waarbij gestopt kan worden binnen de afstand die te overzien is en waarover deze vrij is. Dit geldt voor gebodsborden, geslotenverklaringen en het rijden op weghelften bestemd voor het tegemoet komend verkeer.

Plaats op de weg bij files
Zolang er nog geen landelijk beleid is met betrekking tot het 'middendoor rijden', worden – tenzij ter plaatse andere voorschriften gelden - de onderstaande uitgangspunten gehanteerd.
* Op een rijbaan (met twee of meer rijstroken) met een vluchtstrook, wordt bij file gebruik gemaakt van deze vluchtstrook.
* Op een rijbaan (met twee of meer rijstroken) zonder vluchtstrook, wordt gereden tussen de eerste en tweede rijstrook.

9. Opleiding en bevoegdheid

Bestuurders van voorrangsvoertuigen en overige hulpverleners met chauffeurstaken beschikken – ongeacht de urgentie van de inzet – over de noodzakelijk vaardigheden en kennis om deze taken uit te kunnen voeren.

Het is van groot belang een nieuwe chauffeur eerst de kennis van de theorie en de praktijk bij te brengen alvorens hij de eerste spoedrit zal rijden. Dit dient onderdeel te zijn van het inwerkprogramma.

10. Inwerkingtreding en evaluatie

Landelijk:
Naar verwachting komt er in de loop van 2016 een algemene brancherichtlijn voor hulpverleningsdiensten. Tot die tijd is een regionale regeling noodzakelijk.

Regionaal:
De Brancherichtlijn Optische en Geluidssignalen treedt in werking op de dag na publicatie en heeft terugwerkende kracht tot en met 5 september 2015.
De richtlijn wordt na het inwerkingtreden van een landelijke regeling geëvalueerd en zo nodig bijgesteld. Bijstelling van de richtlijn zal eerder plaatsvinden indien wet- en regelgeving die van toepassing is op de richtlijn binnen een termijn van twee jaar wijzigt, of indien gewijzigde of nieuwe sectorale afspraken hiertoe noodzaken.

Aldus besloten in de vergadering van het dagelijks bestuur van de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond op 30 november 2015,
De secretaris,
De voorzitter,

Bijlage

Bijlage: ter ondersteuning van de genoemde artikelen in de brancherichtlijn:

• Artikel 29 RVV

o 1.Bestuurders van motorvoertuigen in gebruik bij politie en brandweer, motorvoertuigen in gebruik bij diensten voor spoedeisende medische hulpverlening, en motorvoertuigen van andere door Onze Minister aangewezen hulpverleningsdiensten voeren blauw zwaai-, flits- of knipperlicht en een tweetonige hoorn om kenbaar te maken dat zij een dringende taak vervullen.

o 2.De in het eerste lid genoemde bestuurders mogen aanvullend op de in dat lid bedoelde verlichting overdag knipperende koplampen voeren.

o 3.Bij ministeriële regeling kunnen voorschriften worden vastgesteld betreffende het blauwe zwaai-, flits- of knipperlicht en de knipperende koplampen.

• Artikel 30 RVV

o 1.Bestuurders van motorvoertuigen die voor nader aan te geven werkzaamheden worden gebruikt, voeren onder nader aan te geven omstandigheden geel of groen zwaai-, flits- of knipperlicht. De in artikel 29, eerste lid, genoemde bestuurders voeren in die gevallen geel of groen zwaai-, flits- of knipperlicht in plaats van blauw zwaai-, flits- of knipperlicht. De bestuurder van het motorvoertuig die als eerste of enige de plek bereikt om de daar aan hem opgedragen taak uit te voeren, mag in plaats van dat licht, blauw zwaai-, flits- of knipperlicht voeren.

o 2.Bij ministeriële regeling worden voorschriften vastgesteld betreffende het geel of groen zwaai-, flits- of knipperlicht en de werkzaamheden en omstandigheden waarbij deze signalen worden gevoerd.

• Artikel 87 RVV

Door het bevoegd gezag kan ontheffing worden verleend van de artikelen 3, eerste lid, 4, 5, eerste en tweede lid, 6, eerste, tweede en derde lid, 8, 10, 23, eerste lid, 24, 25, 26, 42, 43, 46, 53, 61b, alsmede artikel 62 voor zover het betreft de verkeerstekens C1, C2, C4, C6 tot en met C21, C22a, D2, D4 tot en met D7, E1 tot en met E3, F7 en de verkeerstekens genoemd in de artikelen 73, 76, 77, 78, 81 en 98.

• § 5. Voorrangsvoertuigen

• Artikel 91 RVV

Bestuurders van een voorrangsvoertuig mogen afwijken van de voorschriften van dit besluit voor zover de uitoefening van hun taak dit vereist.